ROK XIX Warszawa, sierpień 1938 r. Nr 8 (279)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9,** tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

„GODZINOWE" ZAŁATWIONE

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 47 z r. 1938 poz. 437 ukazało się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 27 czerwca 1938 r. o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Ogłoszenie tego zarządzenia zamyka dwuletni okres walki naszej o sprawiedliwe unormowanie „godzinowego". W przeciwieństwie do licznych poprzednich zarządzeń wydanych w tej sprawie w wspomnianym okresie, ma zarządzenie z 27.VI 1938 wszelkie cechy trwałości. Unormuje ono **system i zasady obliczania** dodatków za czas służby na parowozie zapewne na czas dłuższy, co, oczywiście, nie wyklucza bynajmniej możliwości wprowadzenia pewnych zmian i uzupełnień, ani też nie przesądza wysokości stawek, których poziom jest i musi być zmienny, zależnie od sytuacji walutowej, budżetowej, drożyźnianej itd.

Jako owoc walki i rezultat wymiany poglądów, jest omawiane zarządzenie jak zwykle w podobnych wypadkach **wyrazem kompromisu** pomiędzy stanowiskiem naczelnych władz kolejowych a postulatami personelu. Nie odpowiada ono w całej pełni i we wszystkich szczegółach naszym poglądom i naszym zapatrywaniom i nie wyrównuje w całości wszystkich tych krzywd, jakie wyrządziła pracownikom parowozowym zmiana systemu obliczania dodatków za czas służby na parowozie wprowadzona w życie od dn. 1.VI. 1936 r. Jednakże nie ulega najmniejszej wątpliwości, że **jest ono wyrazem znacznego postępu** nie tylko już w porównaniu z zarządzeniem z dn. 30 maja 1936 r., lecz także i w porównaniu z zarządzeniem z dn. 30 grudnia 1936, które, z pewnymi zmianami, obowiązywało dotychczas.

Walka o „godzinowe" toczyła się jawnie; każdy jej etap pozostawił po sobie pisemne świadectwa i dokumenty. To też bez przesady i bez obawy posądzenia o samochwalstwo możemy stwierdzić, że **wszystkie bez wyjątku zdobycze, które nowe zarządzenie z sobą przynosi — a są to zdobycze, których wartość przedstawia sumy milionowe — zawdzięczać należy jedynie i wyłącznie rozumnemu stanowisku i właściwej taktyce naszego Związku.** To właśnie rozumne stanowisko oparte o skrupulatną analizę wad i błędów dotychczasowych przepisów i nacechowane wyrozumiałością w odniesieniu do potrzeb i interesów służby, tak jak je zrozumieją obecnie czynniki miarodajne w M. K. — umożliwiło ludziom dobrej woli, przede wszystkim zaś p. Ministrowi Komunikacji oraz Departamentowi Mechanicznemu M. K. z p. Dyr. inż. Stodolskim na czele, takie rozwiązanie zagadnienia, które, nie naruszając oszczędności manipulacyjno - rachunkowych, przynosi równocześnie personelowi parowozowemu pewną a tu i owdzie nawet dość znaczną podwyżkę zarobków.

Pomyślne a nawet — powiedzieć można śmiało — zwycięskie zakończenie walki o godzinowe posiada znaczenie nie tylko służbowe, ale i organizacyjne, jest ciekawą i pouczającą lekcją, wartościowym doświadczeniem, które nie powinno w życiu organizacyjnym personelu parowozowego na P. K. P. przebrzmieć bez echa i bez skutków. Tą stroną zagadnienia zajmiemy się — w braku miejsca — w następnym numerze „Maszynisty". Obecnie podajemy dosłowny tekst nowego zarządzenia o godzinowym, oraz wskazujemy te zmiany, które ono, w porównaniu z przepisami dotąd obowiązującymi, przynosi.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI Z DNIA 27 CZERWCA 1938 R. O DODATKACH DLA DRUŻYN PAROW. ZA CZAS SŁUŻBY NA PAROWOZIE

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. nr. 4, poz. 24) zarządzam, co następuje:

§ 1. Drużynom parowozowym na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby na parowozie dodatek godzinowy.

§ 2. Dodatek godzinowy wynosi za godzinę:

	Dla maszynisty	Dla pomocnika maszynisty	Dla palacza (trzeciaka)
	gr	gr	gr
1) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach pasażerskich:			
a) luksusowych	120	90	80
b) pośpiesznych bez względu na długość przebiegu i osobowych dalekobieżnych powyżej 150 km przebiegu drużyny,	110	84	74
c) pozostałych innych osobowych,	94	72	64
2) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach towarowych:			
a) pośpiesznych, bez względu na długość przebiegu i dalekobieżnych zwykłych powyżej 120 km przebiegu drużyny,	90	70	—
b) pozostałych innych towarowych.	82	64	—
3) za czas manewrowania parowozem manewrowym.	38	28	—
4) za czas postoju z parowozem na stacji zwrotnej bez zdania parowozu.	30	25	20
5) za czas jazdy na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby na parowozie w innym miejscu lub z powrotem po ukończeniu służby do stałego miejsca służbowego.	12	11	9

§ 3. (1) Dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie należy się drużynie za czas określony w służbowym rozkładzie jazdy, od chwili wyjazdu pociągu ze stacji objęcia parowozu, do chwili przyjazdu pociągu na stację zdania parowozu lub na stację zwrotną oraz za czas, wyznaczony na przyjęcie i zdanie parowozu według stawek, ustalonych dla danego rodzaju pociągu. Dla pociągów, które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy, miarodajny jest rzeczywisty czas odjazdu ze stacji objęcia i przyjazdu tych pociągów do miejsca przeznaczenia.

(2) Czas na przyjęcie parowozu przed odjazdem pociągu ze stacji objęcia parowozu i na zdanie parowozu po przyjeździe pociągu na stację zdania parowozu, z uwzględnieniem czasu przejazdu od punktu kontrolnego na torach trakcyjnych do pociągu i odwrotnie zalicza się drużynie według norm, ustalonych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych dla poszczególnych parowozowni i dostosowanych do warunków miejscowych, w granicach od 30 minut do 2 godzin 30 minut, dla każdej z tych czynności. Czas powyżej 2 godzin 30 minut może być zaliczony w poszczególnych przypadkach tylko za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

(3) W razie zmiany rodzaju pociągu na jednej ze stacyj przejściowych, która powoduje przyznanie innej stawki dodatku godzinowego, nie bierze się w rachubę czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pociągu, a dodatek godzinowy za czas jazdy oblicza się dla każdego pociągu oddzielnie.

(4) W razie zmiany numeracji pociągu (bez zmiany rodzaju pociągu) na jednej ze stacyj przejściowych, na której nie następuje ani zdanie ani przyjęcie parowozu, dolicza się drużynie do czasu służby w drodze na parowozie czas postoju z parowozem na danej stacji. Dodatek godzinowy oblicza się w tym przypadku za czas od chwili wyjazdu pociągu z pierwszą numeracją ze stacji objęcia parowozu do chwili przyjazdu danego pociągu z ostatnią numeracją na stację zdania parowozu, według rozkładu jazdy.

(5) W razie opóźnienia się pociągu w drodze przed przybyciem do stacji zwrotnej lub do stacji zdania parowozu więcej niż o 1 godzinę, przyznaje się drużynie parowozowej za czas opóźnienia powyżej 1 godziny dodatek godzinowy, przewidziany w § 2 pkt. 1) lub 2) dla danego rodzaju pociągu. Opóźnienia pociągu, powstałe na stacji macierzystej danej drużyny, wlicza się do opóźnienia, powstałego w drodze przed przybyciem na stację zdania pociągu. Za czas opóźnienia do jednej godziny włącznie, nie przyznaje się dodatku.

(6) W przypadku rozwiązania w drodze na jednej ze stacyj pośrednich całego pociągu lub w przypadku takiego zepsucia się parowozu, że dalej danego pociągu prowadzić nie może, przyznaje się drużynie dodatek tylko za czas faktycznej służby do chwili przybycia na stację rozwiązania pociągu lub na stację zmiany parowozu.

§ 4. (1) Pociągi mieszane osobowo-towarowe zalicza się do osobowych, mieszane zaś towarowo-osobowe do pociągów towarowych. Pociągi wojskowe i sanitarne zalicza się do pociągów towarowych.

(2) Pociągi motorowe ekspresowe uważa się przy wymiarze dodatku godzinowego dla maszynisty i pomocnika maszynisty za pociągi pasażerskie pośpieszne, a pociągi motorowe zwykłe (akumulatorowe, parowe i spalinowe) oraz pociągi (wagony) elektryczne i pociągi, ciągnione przez lokomotywy elektryczne, bez względu na długość przebiegu drużyny, za pociągi osobowe.

(3) Drużyny obsługujące parowozy luzem otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze, przewidzianym w § 2 pkt. 2) lit. b) za czas służby w drodze przy pociągach innych towarowych.

(4) Drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja, popychacze), otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze ustalonym w § 2 pkt. 1) lub 2) zależnie od rodzaju pociągu.

(5) Drużyny podmienne otrzymują za czas przyjęcia lub zdania parowozów pociągowych na torach parowozowni macierzystej lub zwrotnej dodatek godzinowy w wymiarze, ustalonym w § 2 pkt. 3) za czas manewrowania parowozem manewrowym.

§ 5. Za czas manewrowania parowozem od pociągu na stacjach zwrotnych lub na stacjach kopalnianych, otrzymuje drużyna parowozowa połowę dodatku godzinowego, ustalonego w § 2 pkt. 2) lit. b) za czas służby przy innych pociągach towarowych.

§ 6. (1) Dodatek wymieniony w § 2 pkt. 3) za czas manewrowania parowozem manewrowym, należy się drużynie za czas od chwili przyjęcia przez drużynę parowozu manewrowego, do chwili oddania parowozu do parowozowni lub zdania następnej drużynie, z uwzględnieniem przerw dla potrzeb technicznych. Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za manewrowanie na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych itp. jako też na stacjach zamiejscowych.

(2) Czas na przyjęcie lub zdanie parowozu manewrowego zalicza się drużynie wykonywującej faktycznie te czynności na terenie parowozowni według norm ustalonych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych dla poszczególnych parowozowni i dostosowanych do warunków miejscowych, w granicach od 30 minut do 1 godziny.

§ 7. (1) Za czas postoju z parowozem na stacji zwrotnej lub w razie zmiany rodzaju pociągu na jednej ze stacyj przejściowych, na której drużyna nie zdaje parowozu, otrzymuje drużyna dodatek godzinowy ustalony w § 2 pkt. 4).

(2) Drużyny, które podczas postoju na stacji zwrotnej bez zdania parowozu ogrzewają tym parowozem składy pociągów, otrzymują dodatek godzinowy, ustalony w § 2 pkt. 4).

(3) Czas postoju drużyny z parowozem na stacji zwrotnej bez zdania parowozu, liczy się od chwili rzeczywistego przyjazdu, do chwili odjazdu pociągu, określonego w służbowym rozkładzie jazdy.

(4) Za postój drużyny z parowozem na stacji macierzystej przy pociągach zdawczych (od pociągu do pociągu) nie przysługuje dodatek godzinowy.

§ 8. Za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach gospodarczych lub roboczych, które przewożą materiały wyłącznie na potrzeby kolei między stacjami jednego węzła lub wysyłane są do pracy na szlak z materiałem do robót drogowych, otrzymują drużyny parowozowe połowę dodatku godzinowego, ustalonego w § 2 pkt. 2) lit. b) za czas służby w drodze na parowozie przy po-

zostałych innych pociągach towarowych.

§ 9. Za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie, wyznaczonych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych w poszczególnych parowozowniach głównych, za czas ogrzewania składów pociągów na stacjach lub rozgrzewania cystern ze smarami, parowozami specjalnie do tego celu wyznaczonymi, za czas próby hamulców wagonów w naprawie oraz za czas odkażania lub mycia wagonów, otrzymuje drużyna parowozowa połowę dodatku godzinowego, ustalonego w § 2 pkt. 3) za czas manewrowania parowozem manewrowym.

§ 10. (1) Palacze wagonów ogrzewczych zajęci w drodze przy pociągach otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze, ustalonym dla palacza (trzeciaka), w § 2 pkt. 1, zależnie od rodzaju pociągu.

(2) Palaczom wagonów ogrzewczych nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie wagonu ogrzewczego.

(3) W razie ogrzewania przez wagon ogrzewczy składów pociągów na stacjach zwrotnych, przyznaje się palaczom dodatek ustalony w § 2 pkt. 4) dla palacza (trzeciaka) za postój z parowozem na stacji zwrotnej bez zdania parowozu.

§ 11. Drużyny parowozowe, przebywające na stacji zwrotnej po zdaniu parowozu przez okres dłuższy niż 24 godziny, otrzymują za każdą pełną dobę pobytu na tej stacji ponad okres 24 godzin, dodatek w wysokości:

maszynista	3 zł
pomocnik maszynisty . . .	2 zł
palacz (trzeciak)	2 zł

§ 12. Dodatki dla drużyn parowozowych za czas pełnienia służby na parowozie na kolejach waskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei waskotorowych, normuje osobne zarządzenie.

§ 13. Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, z tą zmianą, że za czas zatrudnienia na tym obszarze, dodatki ustalone w groszach, przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 grosz równy 1 fenigowi gd.

§ 14. (1) Zarządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 lipca 1938 r.

(2) Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 grudnia 1936 r. o dodatkach dla dużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. nr 70, poz. 360) i z dnia 24 lipca 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 28, poz. 216) oraz okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 stycznia 1938 r. (Dz. Urz. M. K. nr 16, poz. 174).

W porównaniu z zarządzeniem z dn. 30 grudnia 1936 r. w brzmieniu zmienionym zarządzeniem z dn. 24 lipca 1937, t. j. z przepisami obowiązującymi dotychczas, przynosi nowe zarządzenie następujące zmiany i uzupełnienia:

1. **Zróżniczkowanie stawek.** Zamiast dotychczasowych stawek jednolitych obejmujących z jednej strony wszystkie pociągi pasażerskie, z drugiej zaś wszystkie pociągi towarowe wprowadza nowe rozporządzenie, zgodnie z wnioskami ZZM. 5 różnych stawek „godzinowego" za czas służby w drodze na parowozie. Rezultat tego zróżniczkowania stawek wyraża, się w podwyższeniu stawki dla **pociągu „Lux"** o 26 gr. (maszynista), 18 gr. (pom. masz.) i 16 gr. (palacz), **dla pociągów pośpiesznych i osobowych dalekobieżnych oraz motorowych-expresowych** o 16 gr. (maszynista) 12 gr. (pom. masz.) i 10 gr. (palacz) oraz **dla pociągów towarowych pośpiesznych i towarowych dalekobieżnych** o 8 gr. (masz.) i 6 gr. (pom. masz.) na godzinę. Podwyżka odnosi się zatem do tych właśnie rodzajów pociągów, które wskutek zmiany systemu z „godzinowo-kilometrowego" na „godzinowe" ponosiły największe straty **a uzyskana została bez obniżenia dotychczasowych stawek dla innych rodzajów pociągów.** Podwyższona została ponad to stawka dodatku za czas manewrowania parowozem pociągowym na stacjach zwrotnych oraz na stacjach kopalnianych o 3 gr. (maszynista) i o 4 gr. (pom. masz.). Inne stawki dodatku pozostały bez zmiany.

2. Skrócono niepłatny czas opóźnień do 1 godziny.

3. Wprowadzono dodatek za czas przyjęcia i zdania parowozów manewrowych oraz zmieniono zasady obliczania dodatku za czas pracy manewrowej, a to dzięki postanowieniu, iż dodatek ten wypłacać należy od chwili przyjęcia parowozu manewrowego do chwili oddania parowozu do parowozowni lub zdania następnej drużynie (§ 6 ust. (1)) a więc bez potrącania przerw w pracy manewrowej.

4. Wprowadzono dodatek (postojowy) za czas postoju w stacji zmiany rodzaju pociągu. (§ 7).

5. Wprowadzono dodatek za czas postoju w stacji zwrotnej dłuższy niż 24 godzin (§ 11).

6. Zamieszczono w zarządzeniu wyraźne postanowienie, iż czas przyjęcia i zdania parowozu ustalać należy z uwzględnieniem czasu przejazdu od punktu kontrolnego na torach trakcyjnych do pociągu i odwrotnie.

7. Przeredagowano gruntownie tekst przepisów i wprowadzono do nich szereg postanowień usuwających wątpliwości interpretacyjne. Dotyczy to np. wyjaśnienia w sprawie dodatku za czas postoju w stacji zmiany numeracji pociągu (§ 3 ust. (4)), w sprawie opóźnień powstałych w stacji macierzystej (§ 3 ust. (5)), w sprawie drużyn podmiennych (§ 4 ust. (5)), w sprawie pociągów gospodarczych (§ 8), w sprawie t. zw. czynności pomocniczych (§ 9) itp. Ta ściślejsza, jaśniejsza i bez porównania bardziej poprawna redakcja tekstu przyczyni się niewątpliwie do usunięcia, tak licznych dotąd, sporów, wątpliwości i reklamacyj. I znowu należy zaznaczyć i podkreślić, iż **te wyjaśnienia, idące po linii interesów drużyn parowozowych są rezultatem naszych wystąpień** i uwag zamieszczonych w memoriałach, które składaliśmy w M. K. i których treść publikowana była na łamach „Maszynisty".

Po myśli postanowień § 14 uchylone zostało z dniem 1 lipca 1938 r. nietylko obowiązujące dotychczas, zasadnicze zarządzenie o godzinowym, ale także i **okólnik, wyjaśniający z dnia 28 stycznia 1938 r.** (Dz. Urz. M. K. nr 16, poz. 174), w którym zawarte były ważne reguły interpertacyjne. Wiele z tych reguł weszło wprost do tekstu nowego zarządzenia, pozostało jednak kilka reguł, których w tekście nowych przepisów nie ma (np. zasada obliczania dodatku w wypadku, gdy czas postoju drużyny między przyjazdem a odjazdem na stacji zdania parowozu jest krótszy od czasu, ustalonego na przygotowanie i zdanie parowozu w danej parowozowni), a które od dnia 1.VII 1938 r. już nie obowiązują. Zdaniem naszym, nie ulega wątpliwości, że także i nowe zarządzenie o „godzinowym" wymagać będzie pewnych wyjaśnień, których potrzeba ujawni się w ich zastosowaniu praktycznym. Zanim wyjaśnienia te zostaną wydane, obowiązywać powinny przez analogię reguły interpretacyjne, zawarte w okólniku z dnia 28 stycznia 1938 r., o ile odnoszą się tekstu, który zmianom zasadniczym nie uległ, a tak ma się właśnie sprawa z regułami, z naszego punktu widzenia, najważniejszymi.

Jednym z najważniejszych postulatów, który mimo usilne starania nasze, uwzględniony nie został — jest postulat **przyznania maszynistom pociągów elektrycznych stawki dodatku przysługującego pociągom pośpiesznym.** Nie tracimy jednakże nadziei, iż także i ten postulat zostanie uwzględniony, w którym to celu Prezydium nie będzie szczędzić wysiłków.

Należy przewidywać, iż — jak zwykle w podobnych wypadkach — w okresie początkowym, zanim władze i urzędy kolejowe przyzwyczają się do nowych zasad, wyłonią się rozmaite trudności i wątpliwości na temat sposobu ich stosowania. Aby te trudności i wątpliwości usunąć i zapobiec możliwym na tym tle pokrzywdzeniom personelu parowozowego, Centrala Związku wyda Kołom i Okręgom stosowne zarządzenia, tak aby cały materiał można było zgromadzić w Prezydium i w razie potrzeby przedstawić go w M. K. celem uzyskania stosownych wyjaśnień i wydania niezbędnych zarządzeń.

Wreszcie podkreślamy z naciskiem, iż liczne trudności i pokrzywdzenia, wywołane nowym sposobem obliczania dodatku godzinowego na podstawie „raportów z jazdy" (pisaliśmy o tym obszernie w poprzednim numerze „Maszynisty", w obecnym zaś zamieszczamy przedruk memoriału,

przedłożonego w tej sprawie w M. K.) **nie mają absolutnie nic wspólnego ani z samym systemem „godzinowego", ani, tym mniej, z dokonaną obecnie jego nowelizacją.** Nic wspólnego nie ma to również z czasem pracy drużyn parowozowych, albowiem przepisy o czasie pracy obowiązują bez przerwy i bez zmiany od lat 18, a zdarzające się tu i ówdzie wykroczenia przeciwko nim, były i są prostym nadużyciem ze strony zbyt gorliwych przełożonych. Wszelkie próby przypisywania owych pokrzywdzeń stanowisku naszego Związku w sprawie systemu „godzinowego" są objawami pospolitej i ordynarnej demagogii ze strony Związku, który skompromitowawszy się doszczętnie swoimi wybrykami i swoją „taktyką" w sprawie „godzinowego" usiłuje w ten sposób „odgrywać się" w opinii pracowników parowozowych.

CZAS WRESZCIE UKRÓCIĆ SAMOWOLĘ!

Aż nazbyt często zmuszeni jesteśmy zajmować się zarówno w wystąpieniach naszych do M. K., jak też i na łamach naszego czasopisma świadomym i systematycznym gwałceniem obowiązujących przepisów o czasie pracy w niektórych parowozowniach. Niedawno dopiero (nr 11 „Maszynisty" z 1937 r.) zamieściliśmy na ten temat obszerny artykuł i przedrukowaliśmy źródłowy, poparty licznymi, jaskrawymi przykładami, memoriał, złożony w M. K. na wyraźne żądanie Departamentu Mechanicznego. Ministerstwo Komunikacji stoi, jak wiadomo, na stanowisku, iż przepisy o czasie pracy muszą być ściśle przestrzegane i zapewniło nas niejednokrotnie, iż żadnych wykroczeń ani odstępstw w tej dziedzinie tolerować nie myśli.

Nie wchodzimy w tej chwili w roztrząsanie pytania, czy te zapewnienia i oświadczenia M. K. są całkiem szczere, i czy odpowiada im niezbędna do ich realizacji polityka budżetowa i normizacyjna. Żadne zapewnienia nie pomogą, jeśli personel jest zbyt szczupły, aby podołać zwiększonym zadaniom w przepisowym czasie pracy. Mamy natomiast prawo domagać się, aby administracja poszczególnych parowozowni nie urządzała sobie kpin z zapewnień i oświadczeń swej władzy naczelnej.

Tak jednak a nie inaczej zmuszeni jesteśmy skwalifikować postępowanie parowozowni **Łódź Kaliska.** Przydział zajęć dla personelu parowozowego należy tam do niejakiego p. **Wciślickiego,** pomocnika nacz. parowoz., który nie tylko zmusza drużyny parowozowe do pracy ponad normę prawem przepisaną, lecz nadto gnębi opornych moralnie i materialnie. Już w memoriale naszym z października roku ubiegłego wykazaliśmy publicznie z dowodami w ręku, że parowozownia, w której czasem pracy komenderuje p. Wciślicki systematycznie gwałci obowiązujące przepisy i to w sposób uderzający i nie dopuszczalny. W okresie zimowym sytuacja poprawiła się nieco, obecnie jednak w maju i w czerwcu znowu powtarzają się zeszłoroczne praktyki. Posiadane przez nas wykazy dowodzą, że czas pracy wynoszący 240 i 250 godzin pełnowartościowych w miesiącu jest tam na porządku dziennym, a nawet 280 i 300 godzin nie należy do rzadkości. Istnieje tam też turnus, wymagający 19-tu godzin pracy nieprzerwanej (do Bydgoszczy).

Kto, w trosce o dobro służby i w poczuciu odpowiedzialności za należyte spełnianie swych obowiązków nie chce się podporządkować bezwzględnie zarządzeniom p. Wciślickiego i np. domaga się przepisowego wypoczynku, tego spotykają nie tylko wymówki od „szkodników" i „działających wbrew interesom Państwa", ale i dotkliwe szykany i kary w postaci np. przydziału na manewry, na gorsze pociągi itp. Zanotowaliśmy nawet wypadki formalnego nałożenia za to kary porządkowej, a przedstawicielom naszej organizacji grożono w związku z tym pociągnięciem do odpowiedzialności za zdradę tajemnicy służbowej. Interwencje u bezpośredniego zwierzchnika p. Wciślickiego oraz w Dyrekcji nie odnoszą skutku, zwłaszcza, że formalnie i na pozór wszystko jest w porządku: turnusy służbowe ułożone są prawidłowo, a „dowcip" polega na tym, że pracowników zmusza się do pracy w dnie turnusowo wolne od zajęć.

Ciekawi jesteśmy, czy i jak długo M. K. będzie tolerować praktyki p. Wciślickiego i czy znajdzie się raz wreszcie sposób, aby go zmusić do szanowania obowiązujących przepisów. Zwróciliśmy się już do M. K. z prośbą o interwencję i mamy nadzieję, że będzie ona skuteczną. Gdyby jednakże p. Wciślicki wykręcił się także i tym razem i gdyby praktyk swoich nie zaniechał, zmuszeni będziemy odwołać się do szerszej opinii publicznej i poruszyć sprawę w prasie codziennej. Ostatecznie koleje nie są prywatnym folwarkiem p. Wciślickiego, lecz stanowią własność państwową, jeżdżą nimi obywatele, którym miłe jest zdrowie i życie, a przemęczony i nie wypoczęty maszynista nie może wziąć odpowiedzialności za całość mienia społecznego i za bezpieczeństwo podróżnych.

DWUDZIESTOLECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

Celem uczczenia przypadającej w roku bieżącym 20-letniej rocznicy odzyskania niepodległości Państwa Polskiego zawiązał się **„Pracowniczy Komitet Uczczenia Dwudziestolecia Zdobytej Niepodległości".**

W skład tego Komitetu, którego organizacją zajęła się Centralna Komisja Porozumiewawcza Związków Pracowniczych wszedł, na podstawie decyzji Prezydium zatwierdzonej jednomyślnie przez Zarząd Główny uchwałą z dn. 3.VII 1938, także i nasz Związek. Komitet jednoczy 46 Związków zawodowych a w szczególności 1) Związki pracowników państwowych, zjednoczone w Międzyzwiązkowym Komitecie Prac. Państw., a więc Związek Nauczycielstwa Polskiego, Związek Pracowników Skarbowych, Związek Pracowników Poczt, Telegrafów i Telefonów, Związek Niższych Funkcjonariuszów Poczt. Telegr. i Telef., Związek Urzędników Kolejowych, Stowarzyszenie Urzędników Państwowych, Związek Niższych Funkcjonariuszów Państw., Związek Pracowników Umysłowych Administracji Wojskowej i Związek Pracowników Teletechnicznych; 2) 33 Związki Pracowników Umysłowych Prywatnych Zjednoczone w Unii Związków Zawodowych Pracowników Umysłowych i 3) Rada Naczelna Związków Pracowników Samorządowych, jednocząca 3 związki pracowników samorządu terytorialnego.

Na konstytucyjnym zebraniu Komitetu wybrano Wydział Wykonawczy, w skład którego wszedł z ramienia naszego Związku Prezes kol. **Siadak.**

Komitet postanowił zainicjować zbiórkę funduszów przeznaczonych w $2/3$ na Fundusz Obrony Narodowej, a w $1/3$ na budowę szkół powszechnych na wsi. W tym celu Komitet wezwie członków zrzeszonych w nim Związków do składania dobrowolnych ofiar w wysokości $1/4\%$ uposażenia od zarabiających do 160 zł., $1/2\%$ upos. od zarabiających od 161 do 600 zł. i 1% uposażenia od zarabiających powyżej 600 zł. na przeciąg 4 miesięcy. Komitet przewiduje urządzenie dn. 11.XI. 1938 r. obchodów lokalnych i ogólno-pracowniczych. W toku są starania o uzyskanie protektoratu p. Prezydenta Rzeczypospolitej oraz p. Marszałka Śmigłego-Rydza tudzież o poparcie ze strony władz państwowych.

O przystąpieniu naszego Związku do Komitetu oraz o sposobie skoordynowania prowadzonej przezeń akcji zbiórkowej z innymi, podobnymi poczynaniami poinformowaliśmy wszystkie ośrodki naszego życia organizacyjnego w specjalnym okólniku. Tą samą drogą podawać będziemy dalsze informacje i instrukcje.

SPRAWY SŁUŻBOWE

W SPRAWIE WŁAŚCIWEGO STOSOWANIA PRZEPISÓW O „GODZINOWYM"

Na skutek wystąpień i interwencyj naszego Związku wydany został swego czasu, jak wiadomo, okólnik M. K. z dn. 28 stycznia 1938 (Dz. Urz. M. K. Nr. 16 z r. 1938 poz. 174) zawierający szereg reguł interpretacyjnych mających na celu zapewnić prawidłowe i zgodne z intencjami naczelnych władz P. K. P. stosowanie przepisów o „godzinowym".

Mimo to poszczególne Dyrekcje wprowadzają na własną rękę rozmaite reguły interpretacyjne z tymi intencjami niezgodne, a często nawet wręcz sprzeczne z treścią wspomnianego okólnika. Do najczęstszych takich, niezgodnych z obowiązującymi przepisami, sposobów błędnego stosowania przepisów o „godzinowym" na szkodę drużyn parowozowych należy odmawianie pełnego dodatku za czas przyjęcia i zdania parowozu w tych wypadkach, gdy na stacji zwrotnej, w której istnieje parowozownia, czas postoju parowozu od przyjazdu do odjazdu jest krótszy niż ustalony dla tej parowozowni czas przyjęcia i zdania parowozu. Dyrekcje polecają wypłacać w takich wypadkach tylko dodatek postojowy, wymagają aby pomiędzy zdaniem i przyjęciem istniała przerwa conajmniej ½ godziny itp. Dzieje się to nie przypadkowo, lecz świadomie i celowo, wydawane są bowiem takiej treści okólniki jak np. w D. O. K. P. Warszawa, okólnik z dn. 8 czerwca 1938 Nr. A. I/5b/18/410/38.

Niektóre Dyrekcje odmawiają w ogóle wypłaty pełnego dodatku za przyjęcie i zdanie parowozów w niektórych stacjach, jak np. w stacjach Stryj, Sambor, Sianki itd., twierdząc, że zdanie i przyjęcie parowozu jest tam „symboliczne". To samo lub podobne zjawisko zanotowaliśmy w D. O. K. P. Wilno w stacjach Mołodeczczno i Brześć nad Bugiem, w D. O. K. P. Kraków w stacji Dziedzice i w wielu innych. Gdzie indziej znów, np. w D. O. K. P. Toruń, pojawiły się ciekawe a nie mające żadnego uzasadnienia w obowiązujących przepisach reguły interpretacyjne w sprawie zdania i przyjęcia parowozu, tam bowiem poleciła Dyrekcja zaliczać zdanie i przyjęcie parowozów prowadzących pociągi towarowe-zbiorowe tylko wówczas, gdy czas jazdy od stacji macierzystej do stacji zwrotnej jest dłuższy od czasu postoju w tej ostatniej stacji. Z pewnych oświadczeń i wyjaśnień uzyskanych w Dyrekcjach można się domyśleć, iż niektóre przynajmniej z opisanych powyżej zarządzeń, mają swe źródło w chęci utrzymania wydatków na „godzinowe" w pewnej normie (10% oszczędności). Pokutują zatem w Dyrekcjach jeszcze wspomnienia z okresu, w którym przyjęcie i zdanie parowozu miało charakter wyrównawczy, a aby ten cel osiągnąć, Dyrekcje nie wahają się pomijać obowiązujące przepisy i wydawać na własną rękę sprzeczne z nimi zarządzenia.

Tymczasem wspomniany na wstępie okólnik M. K. reguluje sprawę jasno i wyraźnie, nie pozostawiając żadnych wątpliwości i nie dając pola do żadnej samowoli. Wyjaśnia on mianowicie, że **„jeżeli czas postoju drużyny pomiędzy przyjazdem a odjazdem na stacji zdania parowozu jest krótszy od czasu ustalonego na przygotowanie i zdanie parowozu w danej parowozowni, przyznaje się drużynie dodatek za przygotowanie i zdanie parowozu w granicach faktycznego czasu postoju".** I taka właśnie interpretacja jest jedynie słuszną i właściwą. Wprowadzenie dodatku za czas przyjęcia i zdania parowozu nie miało bynajmniej na celu honorowanie jakichś symbolów czy formalności, lecz wynagrodzenie pracownika za czas pełnowartościowej i z reguły ciężkiej pracy przy wyposażeniu parowozu, rewizji mechanizmów, przygotowaniach technicznych itp. Drużyna, która w parowozowni zwrotnej ma czas postoju krótszy niż ustalony dla tej parowozowni czas przyjęcia i zdania, bynajmniej tam nie próżnuje, lecz pracować musi tym intensywniej, aby wykonać na czas wszystko, co do niej należy. I nie jest to bynajmniej to samo co postój w stacji zwrotnej, a zatem nie ma żadnego rozsądnego powodu, aby pozbawiać drużynę parowozową pełnego dodatku dlatego, że Dyrekcji podobało się tak ustalić rozkład jazdy, iż czasu na normalne przyjęcie i zdanie nie starcza.

Także i inne opisane wyżej „reguły interpretacyjne" nie mają żadnego, ani formalnego, ani rzeczowego, uzasadnienia. Toteż **Prezydium wystąpiło ostatnio do M. K. z obmemoriałem, w którym domaga się szernym i należycie uzasadnionym ukrócenia tych praktyk i wydania Dyrekcjom polecenia, aby stosowały przepisy o godzinowym zgodnie z treścią obowiązujących zarządzeń oraz zgodnie z intencjami M. K., ujawnionymi zarówno w samym tekście przepisów, jak też i w odnoszących się do nich wyjaśnieniach.**

MEMORIAŁ W SPRAWIE SPOSOBU OBLICZANIA „GODZINOWEGO"

Nowy system rejestracji pracy drużyn parowozowych oparty na instrukcji nr R 41 wykazał w ciągu pierwszych kilku miesięcy praktycznego zastosowania liczne, poważne braki. Drużyny parowozowe nie otrzymują dodatku na czas,często bowiem wypłata należności ulega opóźnieniu, a wysokość dodatku obliczana jest błędnie, z reguły na szkodę drużyn parowozowych, co wywołuje masowe reklamacje. Właściwe urzędy nie mogą, czy też nie chcą reklamacyj tych załatwiać, co jest przyczyną słusznego rozgoryczenia wśród pracowników. Nie tylko zresztą w wymiarze dodatku godzinowego zdarzają się niewłaściwości: istnieją rónież i to poważne, omyłki w obliczaniu przewiezionych brutto-tonno-kilimetrów, w rejestracji przebiegu parowozów i obliczaniu premii za zaoszczędzony węgiel, co nie tylko narusza słuszne i uprawnione interesy personelu parowozowego, lecz także i administracji technicznej utrudnia, lub nawet wręcz uniemożliwia prawidłowe dysponowanie taborem i personelem.

Według zgodnej opinii pracowników parowozowych, przyczyna tych wszystkich usterek polega zarówno na wadach samego systemu, jak też i na wadliwym wykonywaniu obowiązujących przepisów przez powołanych do tego pracowników, względnie przez urzędy, do których należy kontrola dokumentów i przeprowadzanie obliczeń.

Najczęstszym powodem błędów w obliczaniu dodatku godzinowego są pomyłki w raporcie z jazdy. Pomyłki te polegają na wpisywaniu błędnych nazwisk lub imion pracowników, na nieczytelnym wypełnianiu raportów, na błędnym wypisywaniu numerów, wzgl. serii parowozów, na opuszczaniu rubryk i nie wpisywaniu w nie danych, mających wpływ na wymiar dodatku, np. czasu przyjęcia lub zdania parowozu, czasu postoju w stacjach zwrotnych itd. Takie omyłki i opuszczenia zdarzają się nie tylko w raportach z jazdy prowadzonych przez kierowników pociągów, lecz także i w wykazach n.p. za pracę przetokową prowadzonych przez dyżurnych ruchu oraz w dokumentach stanowiących załączniki do raportów z jazdy n.p. w pokwitowaniach za pracę pomocniczą.

Zdarza się również, iż raporty z jazdy gi-ną lub nie są w ogóle spisywane tak, iż nie dochodzą do działu statystycznego w wydziale ruchu Dyrekcji. Zdarza się to często zwłaszcza, jeśli chodzi o jazdę parowozu luzem itd.

Każda taka omyłka pociąga za sobą bezwarunkowo odmówienie drużynie parowozowej wypłaty należnego jej dodatku, albowiem, zgodnie z postanowieniami instrukcji R 41, podstawowym dokumentem do obliczania dodatku godzinowego, a w praktyce życia jedynym i wyłącznym dokumentem w tym względzie miarodajnym, jest raport z jazdy. W razie braku takiego raportu lub w razie jakichkolwiek zasadniczych omyłek w jego treści, dział statystyczny odmawia stanowczo wypłacenia dodatku za czynność, która w raporcie nie jest uwidoczniona, choćby nawet reklamacja ze strony poszkodowanego pracownika była nie tylko merytorycznie słuszna, lecz nawet w swoim uzasadnieniu wręcz oczywista. I tak znany nam jest wypadek odmówienia drużynie dodatku za jazdę powrotną do parowozowni macierzystej dlatego tylko, iż biuro statystyczne nie posiadało raportu z tej jazdy. Taki sam skutek tj. bezwzględną odmowę wypłacenia dodatku wywołują także i inne omyłki i opuszczenia w raporcie z jazdy. Wprawdzie drużyny parowozowe obowiązane są prowadzić i prowadzą rzeczywiście wykazy pracy, które po myśli postanowień § 18 ust. (2) omawianej instrukcji mają służyć do notowania wykonywanych prac i przypadających należności i wprawdzie po myśli ust. (9) tegoż paragrafu posiadacz książeczki obowiązany jest obliczyć przypadający sobie dodatek godzinowy i reklamować niezgodność swoich obliczeń z dokonaną wypłatą dodatku, to jednak instrukcja nie przewiduje, jak należy postąpić w razie takiej niezgodności i nie przyznaje wykazowi pracy, prowadzonemu przez drużynę parowozową takiej mocy dowodowej, aby zawarte w nim zapiski mogły obalić lub też uzupełnić z urzędu omyłki lub opuszczenia ujawnione w raporcie z jazdy.

W tych warunkach pracownicy parowozowi nie mają możności ani prowadzić skutecznej kontroli swoich należności ani też reklamować ze skutkiem omyłki w oblicze-

niu „godzinowego". Wprawdzie instrukcja nakłada na kierownika pociągu obowiązek przedłożenia raportu z jazdy do przejrzenia maszyniście prowadzącemu pociąg, jednakże kontrola ta często nie daje się w ogóle wykonać np. wówczas, gdy drużyna parowozowa po przyjeździe na stację zwrotną zatrudniona jest bezzwłocznie przy czynnościach pomocniczych lub t. p., a z reguły nie prowadzi do celu, wymagałaby bowiem długiej konferencji pomiędzy kierownikiem i maszynistą, sprawdzania każdego zapisku, każdej godziny i każdej minuty, a więc wykonywania czynności żmudnych i długotrwałych, na co w toku służby nigdy niema czasu. Ponadto kontrola taka, jeśliby miała być prowadzona skutecznie, tj. dokładnie i drobiazgowo musiałaby wywoływać często nieporozumienia, spory i kłótnie pomiędzy kierownikiem pociągu a maszynistą, a w najlepszym razie wymagała by bądźto poprawiania tekstu raportu z nieodłącznym przekreślaniem, wykreślaniem i uskutecznianiem zapisków dodatkowych, bądź też nawet przepisywania całego raportu, co oczywiście nie daje się uskutecznić. Dzięki temu, do działu statystycznego przychodzą raporty z omyłkami i opuszczeniami, czemu, jako widać, nie może zapobiec przewidziana w instrukcji kontrola ze strony dyżurnych ruchu, zawiadowców stacji, oraz oddziałów ruchowo-handlowych.

Pracownik parowozowy poszkodowany w wymiarze „godzinowego", a usiłujący reklamować sposób obliczenia nie może również w krótkiej drodze uzyskać sprostowania obliczeń. Biuro statystyczne, zgodnie z instrukcją, odnotowuje z codziennych raportów tylko sumę przypadającą na danego pracownika w danym dniu (§ 16 ust. (4)), poczem raporty zwraca oddziałowi ruchowo-handlowemu i wskutek tego nie umie powiedzieć ani wyjaśnić pracownikowi, dlaczego obliczyło mu taką, a nie inną sumę pieniężną tytułem dodatku na daną dobę. Także i pracownik parowozowy, obowiązany zgodnie z § 18 ust. (10) zwrócić prowadzony przez siebie wykaz pracy do biura parowozowni w ciągu pierwszych trzech dni następnego miesiąca nie posiada już w ręce dokumentu, w którym znajduią się zapiski o przebiegu jego pracy w chwili gdy następuje wypłata „godzinowego", tj. piętnastego dnia następującego miesiąca, tak że pragnąc dojść swoich praw musi prowadzić drugi egzemplarz wykazu dla swojego prywatnego użytku. Poza tem omyłki w obliczeniu „godzinowego" powstają nie tylko z winy prowadzących raporty z jazdy, lecz często także i z winy samego biura statystycznego. I tak np. znany nam jest wypadek wypłacenia dodatku należnego maszyniście jego pomocnikowi i odwrotnie.

W tych warunkach masowe reklamacje wnoszone przez drużyny parowozowe przyczyniają się z jednej strony do pogłębiania trudności i do szerzenia zamętu w życiu służbowym, z drugiej zaś strony mimo to nie prowadzą do celu, zwłaszcza, jeżeli chodzi o obliczenie dodatku w sumie niższej aniżeli się to pracownikowi słusznie należy. Urzędnicy biura statystycznego urzędują przez cały niemal dzień przy telefonie zajęci rozmowami z dyspozytorami poszczególnych parowozowni, celem sprawdzenia ścisłości danych w raportach z jazdy. To sprawdzanie zajmuje dyspozytorom parowozowni czas do tego stopnia, iż nie mają oni możności zająć się spełnianiem swoich właściwych obowiązków i muszą się w tym wyręczać przez innych pracowników. Jeżeli raport z jazdy odszedł już, zgodnie z instrukcją, do właściwego oddziału ruchowo-handlowego — biuro statystyczne jest w ogóle bezradne i musi dopiero żądać przysłania sobie raportu, co zresztą także do celu nie prowadzi, skoro raporty, jak to wykazano powyżej, są aż nazbyt często błędne, mimo to jednak stanowią, w myśl przepisów, jedyny i niepodlegający dyskusji dokument obrachunkowy. Dzięki temu uwzględniane są jedynie tylko reklamacje o wypłatach wyższych, aniżeli należne, zaś reklamacje o wypłatach niższych są pomijane milczeniem. Znany nam jest wypadek reklamacji pracownika, któremu w jednym miesiącu wypłacono o 8 zł. za mało. Reklamacja pozostała bez odpowiedzi. W następnym miesiącu pracownik ten reklamował, iż wypł.acono mu o 12 zł. za dużo. Reklamacja została natychmiast uwzględniona i w następnym miesiącu potrącono mu owe 12 zł. Jednakże przy tej wypłacie obliczono mu znowu o 11 zł. za mało, a reklamacja z tego powodu znowu pozostała bez odpowiedzi. W ogóle w tych sprawach biura statystyczne przy dyrekcjach postępują arbitralnie, stwarzają same na własną rękę reguły interpretacyjne, sprzeczne z zarządzeniami M. K., a do wszelkich reklamacyj odnoszą się w sposób lekceważący. Rozgoryczenie personelu z tego powodu jest bardzo znaczne i najzupełniej usprawiedliwione. Według posiadanych przez nas informacyj niezgodność obliczeń na szkodę drużyn parowozowych wynosi z reguły kilkadziesiąt procent, często dochodzi do 90%, a są także i takie jednostki służbowe, w których dosłownie ani jednemu pracownikowi nie obliczono dodatku prawidłowo. Reklamacje zalegają po kilka miesięcy, a pracownik nie otrzymuje na nie żadnej odpowiedzi. Nie chodzi bynajmniej o sumy drobne, lecz często o 20, 40 a nawet w niektórych wypadkach i 100 zł. różnicy w stosunku miesięcznym. Trudno się wobec tego dziwić, iż pracownicy parowozowi nie chcą i nie mogą pogodzić się z systemem prowadzącym do takich nieoczekiwanych konsekwencyj i wyrządzającym im tak dotkliwą krzywdę.

Nie tylko jednak w obliczaniu dodatku godzinowego wywołuje nowy system nieporozumienia. To samo ma miejsce, jeśli chodzi o wymiar premii za oszczędności węglowe. Wysokość tej premii zależy, jak wiadomo, z jednej strony od przewiezionych brutto tonno-kilometrów, lub też od przeliczonej na brutto-tonno-kilometry pracy parowozu, z drugiej zaś strony od ilości spalonego węgla. Ilość przewiezionych brutto tonno-kilometrów odnotowana jest wyłącznie w raporcie z jazdy, a w wykazie pracy prowadzonym przez drużyny parowozowe w ogóle nie figuruje. Pracownik parowozowy nie ma wobec tego możności sprawdzić, czy obliczono mu premię prawidłowo. Omyłki statystyczne są w tej dziedzinie częste i rażące. Znamy wypadek, iż parowóz zatrudniony w pewnym miesiącu przez 25 dni w służbie manewrowej nie figurował w ogóle w wykazie statystycznym za ten miesiąc. W innym miesiącu ten sam parowóz wykazany był w parowozowni głównej z przebiegiem 2.005 klm., a w wykazie statystycznym, opartym na raportach z jazdy z przebiegiem tylko 38 km. W innym wypadku parowóz, który w normalnych warunkach nie może przebiec więcej jak 3.000 klm. w miesiącu, figurował w wykazie statystycznym z przebiegiem 4.015 klm. Nic dziwnego, iż zdarzyć się mógł wypadek, iż parowozowi na który pobrano w pewnym miesiącu ogółem 33 tony węgla zaliczono 29 ton, jako oszczędność. Oczywiście innym parowozom przypisano oszczędność mniejszą, niż im się należało, co musi być powodem nieporozumień, reklamacyj i zamieszania w służbie. Utrudnia to działalność administracji technicznej, która nie dysponuje danymi nieodzownymi dla siebie w normalnym toku pracy.

Z wywodów powyższych wynika ponad wszelką wątpliwość, iż nowy system rejestracji pracy drużyn parowozowych i opartego na niej obliczania dodatku godzinowego jest niewłaściwy i winien być gruntownie zreformowany. Jako wytyczne tej reformy służyć powinny, zdaniem naszym, następujące zasady:

1) Nie można wychodzić z założenia, iż jakikolwiek dokument może być bezbłędnym, nieomylnym i wobec tego jedynym elementem do obliczania zmiennych w swej wysokości zarobków pracowniczych. Musi istnieć wobec tego możność kontroli zapisków w takim dokumencie zawartych przez inny dokument posiadający również urzędową moc dowodową.

2) Pracownik na rzecz którego przypada należność musi mieć możność osobistego kontrolowania prawidłowości wszystkich obliczeń, od których zależy wysokość jego zarobku, tudzież możność sprawnej i skutecznej reklamacji na wypadek omyłek.

3) Nie można powierzać obliczania należności pracowników jednego wydziału w całości i wyłącznie pracownikom innego wydziału wzgl. innej służby.

W myśl tych założeń rejestracja pracy drużyn parowozowych powinna być prowadzona przez administrację służby mechanicznej, a więc przez parowozownie, umożliwi to bowiem każdemu pracownikowi sprawdzanie od czasu do czasu, czy materiał statystyczny nie wskazuje braków lub pomyłek i zapobiegnie późniejszym reklamacjom, a to tym łatwiej, iż każde zgłoszone przez pracownika zastrzeżenie można będzie sprawdzić na miejscu.

Obecne raporty z jazdy nie mogą i nie powinny być podstawą do obliczenia dodatku godzinowego dla drużyn parowozowych oraz premii za oszczędności opałowe. Nie należy się łudzić, aby kiedykolwiek osiągnięty został ideał bezbłędnego wypełniania tych raportów. Nie oświadczając się zatem co do potrzeby prowadzenia i treści tego raportu dla innych celów, przekonani jesteśmy, iż obliczenie dodatku godzinowego dla drużyn parowozowych powinno być dokonywane bądźto na podstawie prowadzonego obecnie wykazu pracy, który należałoby uzupełnić danymi, dotyczącymi brutto tonno-kilometrów tj. ciężaru pociągu na poszczególnych odcinkach oraz innych elementów mających wpływ na wymiar premii węglowej, bądź też należałoby powrócić do dawnej zasady prowadzenia marszrut pociągowych, zredagowanych w sposób odpowiadający obecnej treści przepisów o „godzinowym". Można by było rozważyć przy tej sposobności ewentualne wprowadzenie marszrut tego typu, jakie obowiązują obecnie na F. P. T. K. i które okazały się tam celowymi i praktycznymi, a jako alternatywę zastanowić się nad wprowadzeniem osobnego wykazu pracy dla poszczególnych parowozów, takiego typu, jaki obowiązywał do niedawna np. w Dyrekcji O. K. P. w Toruniu, a w którym notowano między innymi także ilość pobranego na dany parowóz opału, smarów, czyściwa itd.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WARSZAWA

Zebranie pracowników parowozowych węzła warszawskiego. Dnia 24 czerwca b. r. odbyło się w Warszawie, w lokalu Centrali zebranie pracowników parowozowych węzła warszawskiego poświęcone omówieniu aktualnych spraw zawodowych. Zebraniu przewodniczył Prezes okręgu Warszawskiego Z. Z. M. kol. Gruszczyński, z ramienia Prezydium wzięli udział w obradach kol. kol. Siadak, Gruszczyński, Hernet i Spyt. Po wysłuchaniu referatu kol. Siadaka na temat ogólnej sytuacji i stanu spraw zawodowych z szczególnym uwzględnieniem „godzinowego" oraz po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji zebrani uchwalili rezolucję następującej treści:

„Zebrani w dniu 29 czerwca 1938 r. pracownicy parowozowi węzła warszawskiego stwierdzając, że opracowany ostatnio przez M. K. projekt przepisów o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie aczkolwiek nie spełnia wszystkich słusznych żądań personelu parowozowego i nie jest w stanie usunąć w całości poważnych obniżek należności wynikających ze zmiany systemu przeprowadzonej w r. 1936, to jednak łagodzi w pewnym stopniu dotychczasowe pokrzywdzenia i może się przyczynić do bardziej sprawiedliwego niż dotąd wy-

miaru dodatku. Wskazanym jest wobec tego jak najszybsze wprowadzenie w życie nowego rozporządzenia, zwłaszcza iż praca nad sformułowaniem jego tekstu jest już od dawna skończona. Pracownicy parowozowi węzła warszawskiego wyrażają zatem zdziwienie, iż załatwienie tej sprawy ciągnącej się już 2 lata, ulega wciąż zwłoce, co jest powodem poważnego rozgoryczenia i fermentu wśród pracowników, ze szkodą dla interesów służby, zwłaszcza, że sytuacja obecna jest najmniej właściwa na dokonywanie podobnych eksperymentów oraz na drażnienie tą drogą pracowników, których sytuacja materialna jest nad wyraz trudna i od których wymaga się poświęceń, ofiarności i nadmiernych wysiłków".

„Ponadto, stwierdzają zebrani, że — wbrew intencjom i zapowiedziom — wprowadzenie nowego systemu nie przyczyniło się bynajmniej do uproszczenia i uprawnienia manipulacyj rachunkowych lecz, wręcz przeciwnie, spowodowało niebywały dotąd w tej dziedzinie chaos i zamieszanie. Powołane do przeprowadzenia obliczeń osobne biuro o licznym personelu kieruje się motywami natury formalnej i prowadzą pracę swoją w sposób biurokratyczno-papierowy. Aż nazbyt często zachodzą wypadki zaginięcia raportów z jazdy, co pociąga za sobą odmowę wypłaty należności, biura obliczeń zmieniają na własną rękę zasady interpretacji przepisów wbrew okólnikom i instrukcjom wydanym przez M. K. a wypłata należności ulega opóźnieniu wskutego tego, iż materiał obliczeniowy nadchodzi dopiero na kilka dni przed terminem płatności. Takich stosunków nie można uznać za normalne, a wobec tego pracownicy parowozowi domagają się stanowczo wprowadzenia reorganizacji metod obrachunkowych i sprawiedliwego wymierzania dodatku za cały czas swej pracy. Poza tym stwierdzają zebrani, że wprowadzone ostatnio wykazy pracy, do których prowadzenia drużyny parowozowe zostały zobowiązane nie służą w istniejącym stanie rzeczy właściwie do niczego i są wskutek tego jedynie bezużytecznym marnowaniem czasu i papieru. Według powszechnej opinii pracowników parowozowych treść tych wykazów powinna być zmieniona i uzupełniona w ten sposób, aby mogły one służyć za podstawę do obliczania „godzinowego" i premii węglowej. Obliczanie „godzinowego" powinno być oddane napowrót administracji służby mechanicznej, gdyż w ten tylko sposób można uniknąć panujących obecnie w tej dziedzinie nieporządków i nieporozumień".

„Obecne przepisy emerytalne nie odpowiadają warunkom pracy parowozowej, a w szczególności nie gwarantują ani pracownikom parowozowym, ani też wdowom i sierotom po nich należytego odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki w służbie oraz nie przyznają im dostatecznej rekompensaty za przedwczesne zużycie sił do pracy. Wobec tego zebrani domagają się jak najśpiesznieszej nowelizacji przepisów emerytalnych zgodnie z postulatami uchwalonymi przez XIV-ty Walny Zjazd Delegatów Z. Z. M., a w szczególności ustalenia sprawiedliwych norm odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki tak, aby wyrównywały one w całej pełni szkody i straty wypadkiem spowodowane oraz przywrócenia pracownikom parowozowym prawa do półtorakrotnego zaliczenia czasu służby do wysługi emerytalnej".

„Wprowadzenie zapowiadanych od dawna nowych przepisów o starszeństwie służbowym i o porządku awansowania ulega wciąż zwłoce i nie zostało uskutecznione mimo wyraźnych, oficjalnych obietnic udzielonych pracownikom P. K. P. przez p. Ministra Komunikacji. Ogłoszenie i wprowadzenie w życie tych przepisów jest jednakże nieodzownym warunkiem uporządkowania stosunków personalnych i oparcia ich o zasady prawa, porządku i sprawiedliwości. Wobec tego zebrani domagają się bezzwłocznego ogłoszenia tych przepisów, wychodząc z założenia, iż przyczyni się to nie tylko do uspokojenia personelu lecz nadto, iż wymaga tego należycie rozumiany interes służby, z którym dotychczasowe stosunki w tym względzie są jawnie sprzeczne".

„Wreszcie stwierdzają zebrani, że główną i najważniejszą przyczyną obecnych złych warunków pracy i wynagrodzenia pracowników parowozowych jest rozbicie organizacyjne na 2 związki, zwalczające się wzajemnie i zajmujące często odmienne stanowisko w sprawach zawodowych, jak to np. miało miejsce ostatnio, w sprawie „godzinowego". W przekonaniu, iż tylko jednolita niezależna organizacja zawodowa, jednocząca wszystkich pracowników parowozowych może wywalczyć dla nich należyte prawa i bronić ich skutecznie przed krzywdą i ustawicznym pogarszaniem warunków egzystencji zebrani wzywają tych kolegów, którzy dotąd pozostają w szeregach B. Z. Z. M., aby porzucili rozłamową organizację i powrócili do wypróbowanego niezależnego i zasłużonego macierzystego związku Z. Z. M.".

BYDGOSZCZ

Zjazd Okręgu Toruńskiego. Dnia 10 lipca 1938 r. odbył się w Bydgoszczy zwyczajny zjazd okręgu toruńskiego Z. Z. M. Zjazdowi przewodniczył Prezes Okręgu i Wiceprezes Związku kol. **Hernet** a udział w nim wzięli z ramienia Centrali Sekretarz Gen. kol. **Spyt**, członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej kol. **Królikowski** i **Drejer** oraz przewodniczący wszystkich kół wchodzących w skład Okręgu.

Zjazd zagaił przewodniczący Okręgu kol. **Hernet**, powitaniem sekr. gen. kol. **Spyta** oraz zebranych delegatów, po czym przedstawił porządek obrad, który bez zmian przyjęto. Po odczytaniu protokółu ostatniego zebrania przez kol. **Kufla**, złożył przewodniczący obszerne sprawozdanie z działalności za czas ubiegły. Następnie udzielił głosu sekr. Okręgu kol. **Kuflowi**, który złożył treściwe sprawozdanie z pracy organizacyjno-administracyjnej, po czym skarbnik Okręgu kol. **Kwiatkowski** złożył sprawozdanie z wpływów i wydatków kasy Okręgu.

Następnie Przew. Kom. Rew. **kol. Królikowski** złożył sprawozdanie z kontroli działalności Zarządu Okręgowego i gospodarki finansowej, podkreślając, że gospodarka była celowa, oszczędna i zgodna z uchwałami oraz Statutem Związku, wobec czego w imieniu Kom. Rew. stawia wniosek o udzielenie Zarządowi Okręgu absolutorium.

Po obszernej dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu Okręgowego, nacechowanej troską o dobro członków i organizacji, w której głos zabierało kilkunastu mówców, poddany pod głosowanie wniosek o udzielenie absolutorium jednogłośnie uchwalono.

Następnie zabrał głos gen. sekr. kol. **Spyt** powitany serdecznie oklaskami przez zebranych, który dziękując za serdeczne powitanie wygłosił dłuższy referat na temat postulatów członków Związku, a to: Postulaty po XIII i XIV Walnym Zjeździe Delegatów, sprawy awansów i etatów, listy starszeństwa, godzinowe, ustawy uposażeniowe, badania psychotechniczne oraz ostatnią konferencję u P. Ministra Komunikacji w dniu 25.II. b. r.

Następnie zreferował sprawy organizacyjne, jak ilostan członków, działalność organizacyjną oraz zapoczątkowaną współpracę z innemi organizacjami zgodnie z uchwałą XIV Waln. Zjazdu Delegatów.

Stwierdzając na ogół silny wzrost i rozwój organizacyjny Z. Z. M. w ostatnim czasie, mówca zaznaczył, że szerokie masy maszynistów oraz kandydatów na maszynistów darzą zaufaniem Prezydium Związku i wracają do swej silnej i zdrowej organizacji zawodowej, cieszącej się uznaniem wśród władz i innych organizacji.

Powodem takiego stanu sprawy jest to, że Z. Z. M. nie kierował się nigdy demagogią, lecz sprawy swych członków przedstawiał stale w sposób godny i należyty.

Omawiając sprawy Okręgu Toruńskiego oraz nawiązując do przedstawionego sprawozdania wyraża o działalności Zarządu Okręgowego pod przewodnictwem długoletniego Prezesa Okręgu kol. **Herneta** gorące uznanie w imieniu Prezydium Związku za wytrwałą, owocną oraz solidarną pracę dla dobra członków organizacji i Polskiego Kolejnictwa. Ponieważ zaś praca ta bez pomocy wzorowych i solidarnych członków Zarządu nie miałaby tak dobrych rezultatów, przeto czuje się szczęśliwym, że przypadł mu w udziale zaszczyt wykonania uchwały Zarządu Głównego, nadającej długoletnim działaczom organizacji a to: kol. **Kuflowi,** sekr. Okręgu, kol. **Kwiatkowskiemu,** długoletniemu solidnemu skarbnikowi Okręgu oraz kol. **Szczepanowskiemu,**

byłemu sekr. Okręgu a obecnie sekr. koła w Toruniu honorowe odznaki Z. Z. M., które z wielką przyjemnością zapina na piersi odznaczonych, dziękując w imieniu Prezydium za pracę, ściska ich dłoń oraz zaprasza do dalszej współpracy.

W imieniu serdecznie wzruszonych kolegów przemówił kol. **Kułel**, dziękując wśród oklasków zebranych za uznanie oraz tak zaszczytne odznaczenie. Zaznaczył, że zgodnie z wypowiedzeniem się kol. Spyta w życiu swem kierował się zasadami uczciwej i solidarnej pracy i takim nadal zostanie, a uznanie dodaje jemu i innym kolegom bodźca do dalszej wytrwałej pracy, dla dobra organizacji, na której rozwój wznosi okrzyk: Z. Z. M. niech żyje!

Następnie omówiono wiele spraw lokalnych, oraz braków i niedomagań, uchwalając jednogłośnie rezolucję w sprawach etatów i awansów, w sprawie wykazów pracy, w sprawie czasu przyjęcia i zdania parowozów, w sprawie premii węglowych, w sprawie ogłoszeń związkowych, w sprawie trzeciaków na pociągach dalekobieżnych, w sprawie taryfy II i t. d.

Po wyczerpaniu porządku obrad odbyła się wspólna pogawędka do późnych godzin wieczornych.

NOWE DOWODY TOŻSAMOŚCI OSOBY

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu komunikuje, że na polecenie Ministerstwa Komunikacji wycofuje z użycia z dniem 31 grudnia b. r. dowody tożsamości osoby starego typu oprawione w granatowy dermatoit i zielone płótno, będące w posiadaniu emerytów, rencistów kolej. i członków ich rodzin, oraz wdów i sierot po pracownikach kolejowych i zaopatrzy zainteresowanych w dowody tożsamości osoby nowego wzoru, oprawione w skórę koloru zielonego.

Dowody tożsamości osoby starego typu, chociażby miały jeszcze wolne rubryki do prolongowania, w żadnym wypadku na rok 1939 prolongowane nie będą.

Nowe dowody tożsamości osoby dla tych osób wystawiać będzie Dyrekcja z urzędu, wobec czego wnoszenie podań do Dyrekcji o wymianę dowodów tożsamości osoby jest zbyteczne.

Dyrekcja rozpoczęła już wystawianie dowodów tożsamości osoby i wzywa osoby zainteresowane, by potrzebne do dowodów tożsamości osoby fotografie, we własnym interesie jaknajspieszniej nadsyłali do Dyrekcji za pośrednictwem stacyj położonych najbliżej miejsca ich zamieszkania.

Osoby zamieszkałe na terenie miasta Poznania, mogą przesłać swoje fotografie bezpośrednio do Dyrekcji.

Fotografie winne być o rozmiarze 37 x 52 mm. wykonane na białym tle bez nakrycia głowy i u dołu własnoręcznie podpisane.

Nowowystawione dowody tożsamości osoby dla osób zamieszkałych poza Poznaniem, wysyłać będzie Dyrekcja w ciągu miesiąca grudnia b. r. do odnośnych stacyj, gdzie należy zgłosić się po odbiór tychże, począwszy od 20 grudnia 1938 r. za opłatą w kwocie 0,60 zł. za jeden dowód i zwrotem starych dowodów.

Osoby zamieszkałe na terenie miasta Poznania, zgłoszą się po odbiór dowodów tożsamości osoby w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych pokój 208, w terminie począwszy od 20 grudnia b .r. w godzinach urzędowych 10—13.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zaznacza, że osoby które nie uczynią zadość powyższemu wezwaniu i z nadesłaniem fotografii zwlekać będą do ostatnich dni roku bież. nie będą mogły rościć pretensji do Dyrekcji, na wypadek niezaopatrzenia ich w nowe dowody tożsamości osoby przed terminem 1 stycznia 1939.

——o——

Redakcja zaznacza, iż zmiana dowodów tożsamości przeprowadzana jest nie tylko w DOKP Poznań, lecz we wszystkich bez wyjątku Dyrekcjach. Wobec czego podane wyżej informacje mają analogiczne znaczenie dla wszystkich interesowanych na całej sieci P. K. P.

WYDAWNICTWA TECHN. MIN. KOMUNIKACJI

Jako dalszy kolejny tom pożytecznych wydawnictw M. K. z dziedziny zagadnień komunikacyjnych ukazała się ostatnio praca p. **D-ra inż. Tomasza Kluza** p. t.

„KOMUNIKACJA LOTNICZA".

Cena sprzedażna podręcznika wynosi zł. 3.50. Fachową oceną dzieła zajmie się „Technika Parowozowa".

ZAMIANA

Maszynowy stacji Landwarów Dyrekcji O. K. P. Wilno, zamieni się z kolegą na takim samym stanowisku w Dyrekcji O. K. P. Warszawa lub Radom. Łaskawe zgłoszenia proszę kierować p. a. Ilin Konstanty. Maszynowy. Landwarów, koło Wilna, stacja kolejowa.

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim Kolegom i znajomym, Zarządowi Koła Z. Z. M. Bydgoszcz oraz Zarządowi Koła Z.Z.M. Kapuścisko za ofiarowane wieńce i za udział w pogrzebie, nieodżałowanej pamięci męża mego, ś. p. Zygmunta Thimma, składam serdeczne Bóg zapłać.

Stanisława Thimmowa.

Bydgoszcz, w czerwcu 1938 r.

DWUDZIESTOLECIE KOMUNIKACJI W ODRODZONEJ POLSCE

Z okazji przypadającej w r. b. dwudziestoletniej rocznicy odzyskania niepodległości przystąpił znany w kraju koncern wydawniczy „I. K. C." do wydania dzieła p. t. „Dwudziestolecie komunikacji w odrodzonej Polsce". Dzieło zawierać będzie 500 stron druku i 2000 ilustracyj a znaczna jego część poświęcona będzie kolejnictwu. Ma ono być z jednej strony dokumentem obrazującym historię kolejnictwa i twórczych wysiłków polskiego kolejarza w ciągu ostatnich lat 20-stu, z drugiej zaś strony źródłem niezbędnych w życiu codziennym informacyj o obecnym stanie kolejnictwa, jego organizacji, zasadach gospodarki i eksploatacji itp. Dzieło zawierać będzie również informacje o ruchu zawodowym wśród pracowników P. K. P. a m. i. także i rozdział poświęcony specjalnie naszemu Związkowi. Będzie to zatem książka ciekawa i pożyteczna, która winna znaleźć się w posiadaniu każdego kolejarza interesującego się warsztatem swej pracy.

Cena przedpłaty ustalona została dla pracowników P. K. P. na zł. 18 (cena normalna zł. 25) przy czym można ją uiszczać ratami po zł. 2, wzgl. 3 zł. miesięcznie. Zamówienia przyjmują i raty potrącać będą wszystkie jednostki służbowe na P. K. P., w których obejrzeć można również prospekt wydawnictwa. Prospekt ten posiadają ponadto Zarządy silniejszych liczebnie Kół Z. Z. M. Adres wydawnictwa: „I. K. C." — „20-lecie komunikacji w Odrodzonej Polsce", Warszawa, Krakowskie Przedmieście 9.

Możemy zalecić wszystkim członkom Związku nabywanie tego dzieła, którego cena odpowiada niewątpliwie bogatej treści, zwłaszcza iż firma wydawnicza daje pełną gwarację, należytego wywiązania się ze swego zadania oraz z zobowiązań wobec subskrybentów.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15